



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.667 DE 2016

Estabelece a utilização da cabine de segurança nos veículos de aluguel (TAXI).

Autor: Deputado Alberto Fraga

Relator: Deputado Osmar Bertoldi

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Alberto Fraga, estabelece a obrigatoriedade de utilização de cabine de segurança nos veículos de aluguel (táxi), que consiste em um compartimento blindado, destinado a isolar o motorista do contato direto com os passageiros.

O projeto também define que a aquisição e a instalação da cabine de segurança serão financiadas por instituições de crédito oficial em condições similares ao financiamento de veículos novos, por meio de financiamento pessoal ou de cooperativas e associações. Além disso, a proposição estabelece que o Poder Executivo editará os atos necessários para a regulamentação da lei, estabelecendo os requisitos para a concessão do benefício, bem como os prazos para a sua execução.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Alberto Fraga, obriga a instalação de cabine de segurança blindada nos veículos utilizados pelo serviço de táxi, com o objetivo de isolar o motorista do contato direto com os passageiros.

Compreendemos a preocupação do nobre Autor da proposta, no sentido de proteger os motoristas de táxi de eventuais assaltos e outros crimes cometidos por passageiros desse serviço. Entretanto, essa situação, em nosso entender, não autoriza a União a legislar sobre assuntos que dizem respeito à característica do veículo empregado no serviço de táxi.

O serviço de táxi é considerado serviço público de transporte individual de passageiros e, por isso, está incluído no rol dos serviços públicos de interesse local, assim como o transporte coletivo urbano, de acordo com o que estabelece o art. 30 da Constituição Federal.

Nessa linha, a Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é explícita ao definir, em seu art. 12, que os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal. Como se pode notar, a norma federal estabelece diretrizes gerais para a prestação dos serviços de transporte individual de passageiros, mas reforça a competência municipal para organizar, **disciplinar** e fiscalizar sua prestação.

Além disso, o Código Brasileiro de Trânsito, ao tratar do tema, reafirma esse entendimento ao dispor, no art. 107, que os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, **deverão satisfazer às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto** estabelecidos pelo poder competente, nesse caso, os **Municípios**.

Percebe-se, assim, que no caso específico do serviço de táxi, atendendo a comando Constitucional, a legislação federal não avança no

detalhamento de qualquer requisito operacional e técnico de sua prestação, limitando-se ao estabelecimento de regras gerais.

O entendimento corrente é o de que cabe a cada ente do poder público regular a prestação do serviço público, seja ele qual for, no âmbito de sua competência, regulação essa que inclui a definição de equipamentos obrigatórios a serem exigidos dos prestadores.

Dessa forma, a atribuição para se estabelecer as regras específicas de prestação dos serviços de táxi é dos Municípios (também do Distrito Federal), regras essas que devem estar de acordo com a Constituição Federal e com as diretrizes gerais da legislação federal sobre o tema (Lei das Concessões, Código de Trânsito, Lei de Mobilidade Urbana etc).

Essa regra mostra-se absolutamente importante num país continental como o Brasil, pois, em razão das diferentes realidades dos Municípios brasileiros, o poder público local, conforme o caso, é quem reúne as melhores condições para avaliar a situação do transporte de aluguel em seu território e definir a conveniência de se adotar qualquer medida que possa trazer importantes repercussões para a prestação do serviço de táxi no âmbito de sua jurisdição. Assim, se em algumas cidades a cabine de segurança pode se mostrar um item necessário para a segurança dos motoristas de táxi, em outras localidades menores ela pode ser absolutamente dispensável, em razão dos baixos índices de violência urbana.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.667, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado Osmar Bertoldi
Relator